

O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratização mundial do conhecimento.



# BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano V | Volume 14 | Nº 40 | Boa Vista | 2023

<http://www.ioles.com.br/boca>

ISSN: 2675-1488

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7804024>



## A METAMORFOSE ESPACIAL DA ILHA DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO: OLHARES DA SOCIOLOGIA URBANA SOBRE A CIDADE

Walter Rodrigues Marques<sup>1</sup>

### Resumo

A cidade é um espaço geográfico caracterizado por ocupação, cultura e tradição, clima, vegetação, práticas político-culturais e econômico-sociais, religiosas. Esse espaço, outrora feudo, vila, caracterizado comercial e administrativamente. Nesse espaço, o olhar de seus governantes é dicotômico. O Estado beneficia espaços geográfico-sociais determinados e estratos sociais de forma diferenciada. O campo empírico dessa pesquisa é a Ilha de São Luís Maranhão composta pelos municípios: São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar. Ao se trafegar pela Avenida dos Africanos, depara-se com crateras no meio da rua (buracos que já fazem parte da paisagem da cidade) e a Avenida dos Holandeses sendo recapeada constantemente - será por quê? O poder público direciona projetos de qualidade para a Avenida dos Holandeses construindo um viaduto que tem uma saída para São Luís, Raposa e outra para o Paço do Lumiar e o colossal BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus) – que inicia e termina na referida avenida. Objetiva-se discutir as formas como o poder público conduz a mobilidade urbana em São Luís e as consequências disso.

**Palavras Chave:** Infraestrutura; Marcadores Sociais; Mobilidade Urbana; Práticas Eleitorais.

### Abstract

The city is a geographic space characterized by occupation, culture and tradition, climate, vegetation, political-cultural and economic-social, religious practices. This space, once a manor, a village, characterized commercially and administratively. In this space, the gaze of its rulers is dichotomous. The State benefits specific geographic-social spaces and social strata in a differentiated way. The empirical field of this research is the island of São Luís Maranhão composed by the municipalities: São Luís, Raposa, Paço do Lumiar and São José de Ribamar. When traveling along Avenida dos Africanos, you come across craters in the middle of the street (holes that are already part of the city's landscape) and Avenida dos Holandeses being constantly resurfaced - is that why? The government directs quality projects to Avenida dos Holandeses by building a viaduct that has an exit to São Luís, Raposa and another to Paço do Lumiar and the colossal BRT (*Bus Rapid Transit*) – which starts and ends on that avenue. The objective is to discuss the ways in which the public power conducts urban mobility in São Luís and the consequences of this.

**Keywords:** Electoral Practices; Infrastructure; Social Bookmarks; Urban Mobility.

## INTRODUÇÃO

Pensar a modernidade requer, antes de tudo, tato. Segundo Bruno Latour (2019), *Jamais fomos modernos*. Todavia, há uma extensa produção bibliográfica sobre modernidade e pós-modernidade e, suas consequências. É, especialmente, o campo das ciências humanas e sociais e das linguagens que vão se ocupar desse tema e de suas implicações na contemporaneidade.

A cidade é um construto abstrato antes de ser concreto. Pois, antes de materializá-la, seus idealizadores a criam mentalmente como o espaço perfeito de vivência e convivência. Porém, ao inserir o elemento humano nas entranhas da cidade, o espaço, antes perfeito, começa a ser modificado e isso é feito a partir de uma correlação de forças, permeadas por vontades individuais e/ou de grupos que tendem a atender interesses particulares, em vez de defenderem a cidade para todos que nela habitam.

<sup>1</sup> Professor. Doutorando em Educação pela Universidade de São Paulo (USP). E-mail: [waltermarques@usp.br](mailto:waltermarques@usp.br)



Este artigo discute a dicotomia dessa correlação de forças – a cidade é pública ou particular? O Estado deve voltar o recurso para a manutenção das necessidades da cidade ou de nichos humanos privilegiados? Obviamente, no que concerne à destinação dos recursos, já se sabe a resposta, portanto, a pergunta aqui é apenas retórica, pois é justamente o que o texto tenta mostrar – que esse recurso está sendo empregado privilegiando grupos específicos. “A apropriação de espaços públicos pela sociedade e o debate sobre o direito à cidade, destaca-se, ao passo que este direito está intrinsecamente ligado à acessibilidade dos espaços públicos” (BRUM *et al.*, 2022, p. 25-26). Este artigo é um recorte do olhar para a cidade. Longe de querer esgotar o tema, mas fazer justamente, fazer um destaque do que se observa ao fazer parte da cidade e nela não se sentir representado como indivíduo numa cidade que deveria ser de e para todos.

Metodologicamente, a construção do texto partiu da observação de alguns espaços citadinos em estado de abandono nos caminhos cotidianos realizados por esse autor. Os registros fotográficos são de espaços [caminhos] percorridos no dia a dia de trabalho e estudo deste que aqui faz o relato. Obviamente, outros registros foram feitos para compor o *corpus* visual e teórico do artigo quando surge a oportunidade de conhecer melhor a discussão sobre o espaço urbano em uma disciplina Sociologia Urbana, do curso de Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, que apresentou os teóricos clássicos sobre o tema. Outros foram acrescentados para enriquecer e atualizar as discussões sobre a cidade e sua dinâmica, como duas buscas em bases de dados: Portal de Periódicos da Capes e SCOPUS.

No Portal de Periódicos da Capes: 27 de março de 2023, com a entrada dos termos: “Sociologia urbana” AND “Cidade”, refinando da seguinte forma: corte temporal 2020-2023; artigos; periódicos revisadores por pares. Foi reportado pelo Portal 74 referências, porém, com algumas repetidas. Dessas, 17 foram selecionadas por aproximação com o tema. Na base SCOPUS: 29 de março de 2023, “(cidade) AND (cidade AND processo AND urbanização)”, foram encontradas 29 referências, das quais selecionou-se 7 que se relacionavam com o tema do artigo. Todavia, a inclusão de tais referências será considerada à medida que possa se encaixar na discussão já em curso.

Portanto, o artigo foi fragmentado para melhor compreensão dos conceitos a atingir o objetivo que é discutir as metamorfoses por que passou e ainda está em processo, a Ilha de São Luís em sua relação com a urbanização com um projeto voltado ao grande capital. A parte 1, trata de uma revisão teórica sobre a cidade; a parte 2, O conceito de cidade, seus desdobramentos e habitabilidade; 3, Mobilidade urbana; 4, Duas cidades: marcadores sociais; 5 e, Considerações finais.



## REVISÃO TEÓRICA SOBRE A CIDADE E SUAS CONFIGURAÇÕES

Falar da cidade e sua metamorfose requer um cuidado analítico, conceitual e dinâmico relacionado à distribuição espacial, especialmente no que tange às características geomorfosocioantropológicas de determinada área, localizada, considerando o amplo espectro inerente à condição da terra e à atuação antrópica. Lancione e McFarlane (2021) lançam um olhar para a relação do urbanismo com a questão global e alertam que não se deve abordar tal questão por um único prisma, mas justamente, considerar os vários aspectos que convergem para o objeto – ação antrópica. Portanto, destacam os autores que: “*Global Urbanism* is na experimental examination of how scholars and activists make sense of, and act upon, the foundational relationship between the “global” and the “urban”.” Os autores optaram por uma abordagem heterodoxa que considera múltiplos enfoques para a questão da intervenção sobre o espaço urbano. Discutiremos em linhas abaixo, algumas dessas abordagens a partir do que forneceram as referências, mas contribui-se também com o olhar empírico na tentativa de compreender as implicações da ação antrópica sobre o espaço físico.

A gentrificação tem sido debatida no âmbito das discussões sobre a quem se destina certos espaços. Segundo Hita e Costa (2022, p. 3), a gentrificação pode ser relacionada a “[...] processos de valorização espacial e imobiliária de bairros originalmente periféricos, destacando a importância dos efeitos que ações do poder público e/ou privado produzem ao transformarem a cidade e, por conseguinte, a vida urbana e sociocultural desses locais”. A discussão sobre gentrificação foi encontrada, de forma direta em Alves, Rocha e Rodrigues (2020) e Nascimento, Nascimento e Pacheco (2020) e de forma indireta, em Moura e Januzzi (2019).

“[...] perceber o ‘muro simbólico’ que a cidade vem erguendo e, a partir de tal, invisibilizando as pessoas, no sentido da produção de uma limpeza social, violando direitos como à vida e à cidade” (ALVES; ROCHA; RODRIGUES, 2020, p. 114). Os autores acrescentam que “O espaço urbano deve ser pensado enquanto constituinte de sentidos e cultura; sentidos e culturas estes também atravessados por políticas e práticas que invisibilizam alguns cidadãos” (ALVES; ROCHA; RODRIGUES, 2020, p. 120). Em busca de se ter um documento de referência no que tange ao plano urbano de Rorainópolis, o estudo teve como objetivo propor “a integração funcional dos espaços a fim de contemplar um maior conforto e eficiência aos espaços urbanos de modo a contemplar seus usuários” (NASCIMENTO; NASCIMENTO; PACHECO, 2020, p. 51). Vale destacar o que estes autores trazem sobre um problema que é de urbanização e não de urbanidade, pois a forma como estão sendo pensados e implantados os planos diretores, muitas vezes, divergem do conceito de urbanidade [desenvolvimento voltado para todos e não para uma minoria social privilegiada].



[...] os desenhos de nossas cidades estão cada vez mais sendo dominados por paisagem com shoppings centers, ambientes vigiados, condomínios e uma legislação complacente que encoraja a separação entre os usos e os domínios públicos e privados, resultando em formatos repetidos e que continuam com os mesmos problemas urbanos. (NASCIMENTO; NASCIMENTO; PACHECO, 2020, p. 77).

Moura e Januzzi (2019), destacam os termos “fazer-cidade”, “classificados”, “especialização da cidade”, “classificação do espaço” e, “condição de classe” (de Bourdieu). Tais destaques fazem referência à alocação em moradias horizontais [condomínios, por exemplo], a classe média da cidade de Brasília, proveniente, em sua maioria por portadores de ensino superior e, com cargos derivados dos concursos públicos. Se isso não for gentrificação, sistema de castas, é, no mínimo, uma linha imaginária, mas explicitamente delimitada, de que existe uma classe superior e outras inferiores. Ou seja, os do lado de cá e os do lado de lá, de acordo com a concepção de Boaventura de Sousa Santos (2007). Zapata *et al.* (2019) analisam uma situação de mistura social em Buenos Aires a partir de um processo de renovação urbana. Considerando que o espaço tinha outro destino e uma política pública de habitação proporciona a ocupação por moradias [sociais], a disputa pelo direito à cidade é colocada sob análise. O contraponto que se faz é que, por um acidente de percurso, esse grupo passará por um processo de mistura social. Já no caso brasileiro [cidade de Brasília] a destinação tem objetivos claros de separação, segregação.

Anjos (2020) chama a atenção para o mito fundador da sociologia rural que estabeleceu a oposição entre o campo e a cidade. Enquanto o campo representava o atraso, a estagnação, o conservadorismo, enquanto a cidade foi classificada com o dinamismo, o progresso, a modernidade. O autor se volta para um enfoque da releitura do rural a partir da teoria das representações sociais. Seguindo o raciocínio das representações sociais, destaca-se Magnin (2021, p. 172) que discute a mutação do conceito de cidadania a partir do processo global de desenvolvimento. “Em vista da globalização, da migração e da urbanização, o significado da cidadania muda [...]”. Segundo Oliveira e Arantes (2022, p. 1), a sociologia urbana clássica olhou para a cidade como representante de novos horizontes de incertezas e expectativas, associada aos ideais modernos de liberdade e igualdade em contrapontos às imobilidades e hierarquias do mundo tradicional e/ou rural. Com isso, muitos pensadores do começo do século XX inferiram que “[...] a emergência da vida urbana acarretou experiências coletivas ambíguas, ligadas a padrões específicos de sociabilidades, ora relativos ao cosmopolitismo, à civilidade, à convivência e à tolerância, ora a processos geradores de isolamento, solidão e indiferença”.



Andrade e Oliveira (2019) exploram o redesenho e a metamorfose da cidade de Feira de Santana de 1960 a 2018, discutindo como a cidade se reconecta via marcos urbanos na linha temporal e como se remodela ante ao ideário de modernização.

Nascimento e Matias (2011) analisam as bases histórico-geográficas ante à evolução da expansão do espaço urbano, e evidenciam que o crescimento horizontal da cidade se deu por especulação fundiária, viabilizado pelo poder público [plano diretor]. Esse processo tem afetado valores dos espaços, o que dificulta o acesso das camadas mais pobres, à terra e à cidade, o que contribui para aprofundar a desigualdade socioespacial e a exclusão social.

Para Costa (2020), a cidade, seja ela uma metrópole ou uma pequena cidade, pulsa modos de vida, que reproduz segregação socioespacial, compartilhando problemas tanto estrutural quanto conjuntural. Peñuelas (2021, p. 144) discuta a complexidade de delimitação do conceito de fragmentação urbana e como “estabelecer as diferenças com a cidade dual, a segregação e a divisão sociais do espaço, [...], e aspectos que incitam a interpretá-los como sinônimos, o que gera uma problemática de identificação e delimitação entre eles”.

Ferreira e Pinton (2022), em análise antropogeomorfológica e cartografia geomorfológica da cidade, evidenciam que os usos antrópicos interferem na dinâmica fluvial [expansão demográfica urbana].

Oliveira, Lopes e Sousa (2018), discutem a participação cidadã na tomada de decisão quanto às políticas públicas urbanísticas, como nos planos diretores que devem ser participativos. Com isso, “O conceito de *cidade para pessoas* é central em muitos materiais disponibilizados, [...], durante a gestão do então prefeito Fernando Haddad (PT, 2013-2016)” (MACHADO, 2022, p. 154). O autor observa o que acontece em muitos discursos quando se quer implementar um projeto desenvolvimentista.

Percebe-se, assim, que o discurso institucional em favor da reforma do Vale do Anhangabaú reforçava, como garantia para o desenvolvimento urbano de São Paulo, a promoção de uma cidade para pessoas, princípio que, conforme o excerto acima, permitiria o resgate da escala humana e a renovação das formas de usos de certos espaços urbanos (MACHADO, 2022, p. 154).

Os debates que convergem para o “direito à cidade” aparecem no horizonte de luta dos movimentos sociais questionando o modo como a vida urbana se realiza. Infere-se que a cidade surge primeiramente no campo do imaginário, para depois ser construída no mundo físico. Portanto, é a sociedade que a constrói como realidade objetiva. Ou seja, “Na prática socioespacial, esse mundo se revela em suas contradições, num movimento que aponta um processo em curso subsumido à



reprodução das relações sociais no atual estágio do capitalismo (enquanto relação espaço-temporal)” (CARLOS, 2020, p. 351).

Moraes (2022) faz uma discussão “propositiva” [nas palavras do autor] de concepções projetuais de cidade contemporânea [plano diretor voltado para a concepção de planejamentos que considerem o entendimento que dialogue com paisagens e formas de urbanização contemporânea]. Julga excessivo o parâmetro normativo que idealiza cidades compactas, baseando-se em referenciais propositivos cidades sustentáveis.

Na análise da cidade pelo prisma da sociologia, utiliza-se o conceito de fato social de Durkheim para situar o dinheiro como a mola propulsora da cidade moderna/contemporânea e/ou pós-revolução industrial. Simmel, por analogia, concebe o dinheiro como um fato social total. Durkheim (1973, p. 389) cria o conceito de “fato social”, o qual segundo ele, tem características específicas: “exterioridade – relacionadas às consciências individuais; coercitividade – ação que exerce ou é suscetível de exercer sobre essas mesmas consciências; generalidade – se generaliza por ser social, porém, não é social por se generalizar”.

Mauss entendeu que a lógica mercantil moderna não substituiu as antigas formas de constituição dos vínculos e alianças entre os seres humanos e constatou que tais formas continuam presentes nas sociedades modernas. Semelhantes modalidades de trocas aparecem, para ele, como um fato social total que se revela a partir de duas compreensões do total: totalidade no sentido de que a sociedade inclui todos os fenômenos humanos de natureza econômica, cultural, política, religiosa entre outros sem haver nenhuma hierarquia prévia que justifique uma economia natural que precederia os demais fenômenos sociais. Totalidade, também, no sentido de que a natureza desses bens produzidos pelos membros das comunidades não é apenas material, mas também e sobretudo simbólica (MARTINS, 2005, p. 2).

Assim como Mauss amplia o conceito de “fato social” com o termo “total”, à teoria de Durkheim, nos estudos que faz das sociedades não Ocidentais, o que também foi feito por Malinowski ao descrever o ritual do *Kula* em *Argonautas do Pacífico Ocidental*. Ambos, Mauss e Malinowski, falam de um tipo de situação semelhante ao comércio – um sistema de trocas - que exclui o dinheiro como principal moeda. A moeda existe, mas na forma simbólica, baseado na reciprocidade e, análogo ao sistema de escambo. “O *Kula* é uma forma de troca e tem caráter intertribal bastante amplo; [...], um número mais ou menos restrito de homens participam do *Kula* – ou seja, recebem os artigos, conservam-nos consigo durante algum tempo e, por fim, passam adiante” (MALINOWSKI, 1976, p. 71). Simmel fala da substituição desses sistemas de trocas, comércio, negociação, no Ocidente moderno, exclusivamente, por outro tipo de moeda – o dinheiro.

Em *A metrópole e a vida mental*, Simmel (1973) desloca seu foco de análise para o indivíduo. Assim como em *A filosofia do dinheiro*, onde o dinheiro assume a personalidade do indivíduo e o



representa como um cartão de visitas – o indivíduo é, na sociedade em que está inserido, aquilo que ele possui, o dinheiro que tem.

Simmel vê o dinheiro como produtor de individualidades. O indivíduo é dono dessa individualidade a partir das relações que estabelece com a autonomia gerada pelo dinheiro, fato que não acontecia nas relações até a Idade Média – relações de dependência com o senhorio, de dependência pela terra de que necessitava para se nutrir, física, social e moral e, psicologicamente.

A vida na cidade, nas grandes cidades, vai alterar essas relações que eram tidas no campo e isso só foi possível com o advento do dinheiro – arauto das necessidades individuais. A vida mental da metrópole é, por excelência, a autonomia e a individualidade. Os indivíduos estão muito mais próximos fisicamente do que quando estavam no campo, mas estão bem mais distantes na metrópole. Comparativamente, no campo, há uma relação de vizinhança; na metrópole, é como se os indivíduos morassem em outro planeta. Tal transformação do comportamento se deu por volta do século XVIII, quando o homem revoluciona seu *modus vivendi*.

O século XVIII lançou ao homem o repto de se libertar de todos os laços históricos no Estado e na religião, na moral e na economia. [...], o século XIX exigiu a especialização funcional do homem e do seu trabalho; esta especialização tornou todo o indivíduo incomparável a qualquer outro, e cada um deles indispensável na sua máxima extensão. Contudo, esta especialização tornou cada homem ainda mais directamente dependente das actividades suplementares de todos os outros” (SIMMEL, 2004, p. 75).

Segundo Simmel (1973, p. 78), a individualidade na metrópole se dá nas relações de troca – do dinheiro por uma mercadoria, resumindo-se à pergunta ‘quanto é’? Isso torna as relações afetivas que nas pequenas cidades são tidas como “relações interpessoais baseadas na individualidade das pessoas a apenas relações racionais onde as pessoas são reduzidas a números, o que Goffman (2001) vai focar como objeto de análise em *Manicômios, prisões e conventos* – a institucionalização do indivíduo -, a despersonalização do sujeito.

Com a intenção de avaliar o caráter ideológico do conceito, ele é confrontado com o que foi denominado seu padrão normativo, o planejamento estratégico, para demonstrar que, sob esta forma, o conceito de cidade global reproduz a lógica de apropriação do espaço urbano pelo capital, o que se revela por meio da análise do processo de segregação urbana na metrópole. Os problemas urbanos são muitos e complexos. (CARVALHO, 2000, p. 70).

“Se nos estudos de Benjamin a cidade era o tangível das mudanças modernas capitalistas, no século XXI ela revela memórias de lutas do século XX e o aprofundamento da dinâmica da geração de lucro sob o neoliberalismo” (AZEVEDO, 2020, p. 2019). “A metrópole moderna é abastecida pela produção destinada ao mercado”. O indivíduo na metrópole mantém relações com os outros de forma



abstrata, intermediada pelo dinheiro. A relação se resume a “compradores” e “fornecedores”, onde estes dois atores “nunca entram pessoalmente na esfera do produtor particular”. O “anonimato” dessa relação, ou, não-relação, favorece “uma impiedosa objectividade” (SIMMEL, 2004, p. 78). Após a discussão sobre a relação que o dinheiro estabelece na cidade, é preciso que se explique que espaço é esse chamado cidade, como ela se caracteriza?

## O CONCEITO DE CIDADE, SEUS DESDOBRAMENTOS E HABITABILIDADE

O conceito de cidade pode ser explicado pelo que postulou Wirth (1973, p. 10): “A característica marcante do modo de vida do homem na idade moderna é a sua concentração em agregados gigantescos em torno dos quais está aglomerado um número menor de centros e de onde irradiam as idéias e as práticas que chamamos de civilização”.

Para Maura Vêras, são diferentes e complexas as formas de definir a cidade, podendo ser o tema, abordado por diferentes dimensões como: da aglomeração, dimensão política e espacial etc. Vêras destaca que seria impossível de se chegar a um consenso quanto ao conceito, posto que em tal discussão estão imbricados, *a priori*, questões conceituais teórico-metodológicas, fundadas nas Ciências Sociais, pois a ciência está saturada historicamente. Isso faz com que seja possível inferir, segundo a autora, que “[...] a discussão sobre a cidade está impregnada dos componentes sociais, culturais e mesmo ideológicos que envolvem o fazer científico” (VÉRAS, 2000, p. 27).

Robert Park vê a cidade como um produto da natureza, especialmente da natureza humana. O autor ressalta que a cidade não é meramente um mecanismo físico ou construção artificial, mas um processo vital que envolve pessoas que fazem parte dela. Park enfatiza que a cidade não é apenas um local com homens, individualidades, conveniências sociais, edifícios, ruas, instituições, dispositivos administrativos, mas antes, um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições, sentimentos e atitudes (PARK, 1967).

A sociologia urbana estuda a cidade a partir da relação estabelecida entre o espaço urbano e as pessoas que nele habitam. Destaca-se Giddens (1991) em *As consequências da modernidade*, que traça algumas linhas entre a confiança e a modernidade para estabelecer como a vida cotidiana se desenvolve na cidade. Giddens toma de empréstimo a “desatenção civil” de Goffman, para estabelecer as relações de confiança na cidade moderna. Na modernidade, [cidade, ou, espaço urbano] a atividade social tende a acontecer em um cenário anônimo, exemplificando:

Duas pessoas se aproximam, e se cruzam numa calçada da cidade. O que poderia ser mais trivial e desinteressante? Tal evento pode acontecer milhões de vezes por dia mesmo numa única área



urbana. No entanto algo ocorre aqui que liga aspectos aparentemente menores de manejo corporal a algumas das mais difusas características da modernidade. A “desatenção” demonstrada não é indiferença. É, pelo contrário, uma demonstração cuidadosamente monitorada do que pode ser chamado de estranhamento polido (GIDDENS, 1991, p. 85).

Para o autor, o mesmo não aconteceria com “uma pessoa passando por um bairro perigoso” (GIDDENS, 1991, p. 85), pois nessa situação, não há a confiança presumida. Logo, percebe-se que, a cidade é física e artificialmente perigosa. Por que há um bairro perigoso? Esse local se tornou perigoso ou sempre assim o foi? Não são os rumos [vontades do poder político e social] do planejamento urbano que tornam certos espaços da cidade com dada característica?

A cidade está inserida em um processo complexo e numa teia de relações as mais diversas. A cidade antiga, ou seja, a *polis*, no passado, já foi o local para onde tudo convergia, era o centro de poder, portanto, era ela que determinava os modos de viver e conviver. A cidade era a instituição, era dotada de poder e seus cidadãos eram seus mecanismos de execução desse poder. Como explicar o que era a cidade no passado? Grosso modo, pode-se fazer a seguinte analogia: as cidades, Roma, Atenas, Esparta, Troia, Corinto, Tebas etc. eram o que hoje conhecemos como país. Atualmente, Roma é a capital da Itália, porém, no passado, ela era a região que compreende a Itália e basicamente, o mundo. Quem nunca ouviu dizer que Alexandre é chamado de “O Grande” por ter conquistado o mundo? E assim foi com as outras cidades.

“A cidade só pode ser entendida como um dos produtos e produtora das atividades dos homens na obtenção das condições necessárias à vida. É dentro do modo de produção que a cidade se explica” (VERAS, 2000, p. 46). A autora esclarece que na literatura marxista a cidade é forjada por diferentes contextos produtivos e respectivas formas urbanas. Essa literatura ainda destaca que “A cidade antiga marca um dos efeitos da divisão do trabalho”. É a cisão entre o trabalho manual e o intelectual que marca o início da desigualdade social, que consiste na seguinte separação social: “indivíduos diferentes, obtêm tarefas diferentes – uns produzirão, outros consumirão (gozo e trabalho)”. O resultado disso é que entrarão em conflito, as forças produtivas, o estado social e a consciência, intermediados pela divisão do trabalho (VÉRAS, 2000). Logo, a cidade, pela especialização do trabalho, é criadora de desigualdade social.

“A palavra cidade vem do latim “civitate”, noção próxima de “civitas” que deu origem as palavras cidadão e civilização. A palavra urbano vem do latim “urbs”, que também significa cidade. Já a palavra grega “polis”, cidade e “politikos”, da cidade, deram origem a palavra política” (LACOSTE, 2005 *apud* VASCONCELOS, 2015, p. 18). Sandra Lencioni tece várias acepções da palavra cidade. Destaca-se a seguir, uma dessas acepções.



Gramaticalmente a palavra cidade é um substantivo, ou seja, uma palavra que serve para nomear um objeto determinado e possui várias acepções na língua portuguesa. Pode significar “aglomeração humana de certa importância, localizada numa área geográfica circunscrita e que tem numerosas casas, próximas entre si, destinadas à moradia e/ou a atividades culturais, mercantis, industriais, financeiras e a outras não relacionadas com a exploração direta do solo (LENCIONI, 2008, p. 113).

Linkar as bases conceituais da cidade com a atualidade, requer atenção e aprofundamento nas questões de desenvolvimento do espaço urbano, da industrialização e mecanização dos meios de produção e sua relação com a vida e seus pressupostos (humanos).

Decerto, a cidade atual não perdeu por completo suas características de origem. Para ela ainda convergem certo poder e centralidade de funções, mas se tornou mais abstrata, descentralizou-se e distribuiu-se o poder. A estrutura atual, ainda que presa aos tentáculos de um poder que se considera central, é um poder mais abstrato e descentralizado. Por exemplo, o processo de urbanização de um Estado (parte da Federação, esse dito poder central) não depende, necessariamente, remeter-se a um poder distante (central), mas se reportar a instâncias locais e regionais, pois deve considerar características que um comando distante não perceberia.

Interferir na cidade, seja no subsolo ou sobre o solo, nos caminhos feitos pelos costumes, precisa ser visto e aceito por aqueles que diretamente devem se beneficiar ou usufruir dessa intervenção. Logo, mesmo com alguma dependência de um poder central, as políticas de urbanização precisam partir das necessidades e condições locais. Os projetos ditos faraônicos, são aqueles que em nada beneficiam a cidade, pois servem a um capricho externo, distante. Isso corrobora com o que Lancione e McFarlane (2021) alertam, de que se deve abordar e considerar os múltiplos olhares e não apenas pensar e agir unidirecionalmente.

As políticas públicas precisam considerar para o desenvolvimento da cidade, as pessoas que dela participam, seja quanto ao transporte, às habitações, lazer, segurança, cuidados com pessoas em situação de vulnerabilidade social, urbanização (ou urbanidade, conceito que tem mais a ver com cuidar dos cidadãos – aqueles que vivem na e da cidade).

Um projeto de desenvolvimento que não leva isso em consideração, não deve, ou pelo menos não deveria, ser chamado de projeto de urbanidade, muito menos de plano diretor, pois não inclui as condições ambientais e sociais, físicas e humanas. Se serve apenas ao capital, não é urbanidade, é ganância e desrespeito para com aqueles que não podem ou não têm condições de defesa, que não podem prover-se. Cabe, nesse caso, a intervenção do Estado, na condição de ente federado, na defesa daqueles que não têm forças para lutar contra um opositor que muitas vezes se apresenta invisível. Mas nem tanto, pois age por meios coercitivos, forçando, pressionando, física e psicologicamente, as pessoas.



Em *Soft city*, Jonathan Raban faz um relato personalizado da vida londrina do início dos anos de 1970. À época os problemas da vida urbana tinham um certo tratamento no meio acadêmico e essa característica de abordagem de Raban pode ser considerada histórica devida a isso. Seu discurso gerou “[...] termos como gentrificação, [*gentrification*, surgimento de uma camada social média] e ‘yuppie’ [jovens profissionais urbanos] como descrições comuns da vida urbana” (HARVEY, 2014, p. 15). Raban vai na contramão da maioria dos críticos sobre a vida urbana dos anos 1960. “À tese de que a cidade estava sendo vitimada por um sistema racionalizado e automatizado de produção e consumo de massa de bens materiais, Raban opôs a ideia de que, na prática, se tratava principalmente da produção de signos e imagens” (HARVEY, 2014, p. 15).

Segundo Néstor García Canclini, foi preciso procurar noções mais abrangentes para explicar e perceber que as transformações culturais que foram geradas pelas tecnologias de última geração assim como por mudanças na produção e circulação simbólica não mais eram exclusiva responsabilidade dos meios de comunicação. “Como os novos processos estavam associados ao crescimento urbano, pensou-se que a cidade podia transformar-se na unidade que daria coerência e consistência analítica aos estudos” (CANCLINI, 2013, p. 285).

A cidade evoluiu. Passou de feudo, vila, ganhou autonomia social, administrativa, política, econômica. Mas, a cidade moderna adquiriu também uma dependência das outras. Essa dependência é, na cidade contemporânea, a mola propulsora de toda a engrenagem cidadina. A cidade não tem mais nenhuma semelhança com sua origem, salvo o aglomeramento em torno de um ponto gravitacional. A cidade contemporânea está compartimentalizada, separada na forma como as pessoas vivem. Separou os locais de lazer, os locais de trabalho, os locais de moradia.

O grau em que o mundo contemporâneo poderá ser chamado de “urbano” não é medido inteira ou precisamente pela proporção da população total que habita as cidades. As influências que as cidades exercem sobre a vida social do homem são maiores do que poderia indicar a proporção da população urbana, pois a cidade não somente é, em graus sempre crescentes, a moradia e o local de trabalho do homem moderno, como é o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo. (WIRTH, 1973, p. 10)

A evolução da cidade apresenta na contemporaneidade o fatiamento das vivências onde o todo não é homogêneo, mas composto de partes tanto próximas quanto equidistantes, tornando as cidades dependentes umas das outras, criando a interdependência, seja econômico-financeira ou sociocultural.

O feudo evoluiu para cidade e aumentou, consideravelmente, o poder aquisitivo de grupos ali dominantes, o que provocou a equidistância entre as pessoas – a desigualdade social – e com isso o



fatiamento do espaço geográfico, tornando determinados espaços dignos e outros indignos, determinando os marcadores sociais e a mobilidade urbana, empurrando para cada vez mais distantes as populações desfavorecidas com a produções desses marcadores. A separação das pessoas em ricos e pobres, produtos da desigualdade social, cria, em um mesmo espaço geográfico, duas cidades – a cidade dos ricos e a cidade dos pobres – e isso fica muito evidente na ação dos governantes quando da reestruturação dos planos diretores das cidades governadas.

## MOBILIDADE URBANA

Utiliza-se neste artigo, uma abstração elaborada que elege a cidade de São Luís em uma visão dicotômica de duas cidades, em que uma é privilegiada e a outra não. Discute-se, a atuação do poder público na Ilha de São Luís nessa relação dicotômica. A separação dos locais de moradia e de trabalho e lazer pode ser verificada no movimento para os centros comerciais para onde convergem uma grande quantidade de pessoas, principalmente, no quesito trabalho, onde o movimento pendular dos municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar (Maiobão) e, bairros como Cidade Operária e Cidade Olímpica que confluem para os bairros (centros comerciais) Cohab, Anil e São Cristóvão assim como para o centro da cidade de São Luís, justificaria a construção de um viaduto em um desses pontos geográficos e não na Avenida dos Holandeses - confluência São Luís/Paço do Lumiar/Raposa (figura 1A) – local que não apresenta fluxo intenso de pessoas e/ou veículos -, mas é, atualmente, área nobre (Alphaville).

E, na mesma avenida, está sendo construído um BRT (*Bus Rapid Transit* ou Transporte Rápido por Ônibus) (conforme figuras 1B, 1C). A pergunta é: a quem essa ação do poder público beneficia?

Conforme se pode depreender das imagens acima, as relações na cidade são assimétricas entre aqueles que detém certo poder aquisitivo e os desprovidos de poder, pois os grandes projetos urbanísticos tendem a ser construídos em áreas ditas nobres.

No ano de 2019 a Avenida dos Holandeses foi protagonista de uma obra colossal – a construção de um BRT (*Bus Rapid Transit* ou Transporte Rápido por Ônibus) – que inicia e termina na referida avenida, muito distante dos terminais de integração do transporte coletivo. Ou seja, leva de lugar algum a lugar nenhum. Questiona-se se não seria o BRT mais uma novela eleitoreira como a do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) – empreendimento alugado pelo então candidato João Castelo por ocasião de campanha eleitoral. O VLT saía do Terminal de Integração da Praia Grande e percorria mais ou menos 1 km (um quilômetro), parando nos fundos do Mercado do Peixe (no bairro do Desterro). E as pessoas



subiam nesse veículo no Terminal de Integração e desciam no Mercado. A função disso talvez fosse unicamente lúdica, pois em nada contribuía em termos de deslocamento.

**Figura 1 – Arquivo iconográfico do trabalho de campo**



Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao viaduto, é compreensível que por ser localizado em frente ao Alphaville, a classe abastada não queira enfrentar nem dois carros parados na frente de seus carros. Contudo, em relação ao BRT, que inicia e termina na Avenida dos Holandeses, ficando a dúvida: como vai ligar-se aos terminais de integração? A extensão do BRT é de menos de 2 km (dois quilômetros), em que isso ajuda na mobilidade urbana? Ou será apenas uma obra faraônica para inglês ver?

O prolongamento da Avenida Litorânea, na capital ludovicense, para instalação do BRT (Transporte Rápido por Ônibus) é uma das maiores obras de mobilidade urbana intermunicipal do Maranhão. É um trecho de quase 2 mil metros de extensão, que vai da altura do Rio Pimenta até a Avenida São Carlos, entre a Avenida Litorânea e a Praia do Olho D'água (JORNAL O IMPARCIAL, 2019).

Segunda a reportagem do Jornal O Imparcial, a obra de 140 milhões de reais vai desafogar a MA-201, encurtando em 40 minutos o tempo de viagem e beneficiando moradores de São Luís, Raposa e Paço do Lumiar, de acordo com o presidente da MOB (Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos) Lawrence Melo.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (BRASIL/IPEA, 2016, p. 16-17) “Pode-se pensar a mobilidade urbana sustentável dentro do conceito mais amplo do desenvolvimento



sustentável, que se refere à promoção do equilíbrio entre a satisfação das necessidades humanas com a proteção do ambiente natural. E sobre os impactos que obras de grande envergadura podem provocar no espaço urbano, o IPEA esclarece que:

Os municípios e aglomerados urbanos devem buscar melhores condições de sustentabilidade dos seus sistemas de mobilidade, o que significa a redução das desigualdades existentes nas formas de deslocamento da população, com soluções econômicas equilibradas e financiamento com características progressivas em relação à renda e que privilegiem a modicidade tarifária dos sistemas públicos de transporte. Tudo isso agredindo o mínimo possível o meio ambiente (BRASIL/IPEA, 2016, p. 28).

Segundo Magagnin e Silva (2008, p. 1) “O conceito de mobilidade urbana ainda é muito recente no Brasil e os problemas a ele relacionados ainda não estão muito claros para uma parcela significativa da população”. Para estes autores “A antiga denominação do planejamento de transportes passa a incorporar um conjunto de novos conceitos, entre eles o da mobilidade urbana” (MAGAGNIN; SILVA, 2008, p. 1).

A discussão que se propôs foi: porque essa obra em um local onde o quantitativo de pessoas é muito inferior ao centro convergente como o bairro da Cohab, do São Cristóvão ou do Anil? O que se pode apontar é que esta obra segue o mesmo critério da construção do viaduto em frente ao Alphaville. Ou seja, está implicado na questão dos marcadores sociais da diferença – é para servir ao embelezamento de um espaço já tão beneficiado como a Avenida dos Holandeses. Não tem relação com beneficiamento das classes populares, mas muito provavelmente, está relacionado com o tempo que os trabalhadores que vendem sua força de trabalho nessa região irão chegar.

## DUAS CIDADES: MARCADORES SOCIAIS

São Luís, como qualquer grande cidade, é caracterizada pela dicotomia – central e periférico – marcadores sociais que denunciam a diferença entre ricos e pobres. Nos exemplos apontados: Avenida dos Holandeses *versus* Avenida dos Africanos, no trato para com as avenidas, o cuidado é completamente diferente e visível a quem quer que seja. A qualidade do asfalto assim como a pavimentação de ambas as avenidas pode ser visualizada e comparada na figura 2, disposta na página seguinte.



**Figura 2 – Comparação das Avenidas dos Holandeses e dos Africanos**



Fonte: Elaboração própria.

Portanto, é possível apontar que há duas cidades a partir do que se observa no trato para com determinados espaços geográficos como situações em que as avenidas localizadas em áreas consideradas nobres estão frequentemente recebendo assistência e o que não é nobre, logo, indigno, os buracos e/ou crateras são eternos. Essa situação não é difícil de se encontrar nas áreas/ruas da periferia de São Luís. Como por exemplo, no bairro Cidade Operária, onde faz décadas que o poder público não se faz presente (figura 3).

**Figura 3 – Avenida nos fundos do mercado da Cidade Operária**



Fonte: Elaboração própria.

A placa da Prefeitura de São Luís indica, em leitura semiótica, algumas dualidades: prefeitura presente – a Prefeitura é tão presente que finca uma placa em um espaço que foi destinado a uma



construção em total abandono e nem se dá conta do que faz ao plantar essa placa. A ironia é o título da placa: PREFEITURA PRESENTE; São Luís em obras – apesar das colunas de concreto com vergalhões de ferro ao fundo, essa estrutura não faz parte da São Luís que está em obras. A estrutura é de um projeto de construção de uma maternidade e já existe nesse local a alguns anos. A placa, portanto, refere-se ao período que se aproxima – as eleições 2020. A Prefeitura de São Luís iniciou um intenso programa de reconstrução da cidade, a muito esquecida, no final do último semestre de 2019, o que deixou clara a intenção eleitoreira.

Ao iniciarem as campanhas eleitorais, se abre a temporada de caça – ao eleitor. Nesse momento, é possível se ver os candidatos realizando sua *via crucis*, dando as mãos a todos por quem passam, beijam criancinhas, mesmo que estejam sujas, não importa, o que importa de fato, é dizer e mostrar que é popular, do povo, que ama seu povo. Placas como a apresentada na figura 9 começaram a fazer parte da paisagem ludovicense desde o final do último semestre de 2019. A cidade está tomada por elas. A propaganda na TV está de vento em popa. Os depoimentos são os mais hilários, se escuta gente dizer: “[...] minha rua tá linda! [...]”.

Realmente, não é falso dizer que a rua está linda. No momento em que é pavimentada, obviamente, está linda. E há o reforço – “[...] o asfalto é de qualidade [...]”, por que será que isso precisa ser reforçado? Naturalmente porque não se acredita mais que político possa fazer algo que seja bom para a sociedade – ou – de qualidade. Então, é bom que isso fique claro - que o asfalto é de qualidade, que a Prefeitura está trabalhando de forma correta para o cidadão.

Só que essa conversa já é velha. Essas práticas são velhas e conhecidas da população. Infelizmente, muita gente tem memória curta e ao que parece, é nisso que os políticos apostam, que as pessoas não lembrem que poderia ter feito muito pela cidade, porém, só quando se aproxima o período eleitoral é que eles se voltam para as questões sociais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Georg Simmel é um autor capital na discussão da cidade e a relação com a vida mental da metrópole assim como com o dinheiro. O dinheiro faz total diferença na contemporaneidade e nas relações políticas e econômicas. É por meio do dinheiro que as velhas práticas políticas continuam a atuar. As ações do poder público atuam dicotomicamente para favorecer sempre uma determinada classe social. As ações dos políticos só encontram fôlego em vésperas de eleição. A cidade está a muito tempo abandonada, mas ao aproximar-se os pleitos eleitorais, a placa onde consta a frase: PREFEITURA PRESENTE, mostra o quanto essa prefeitura não está presente.



É impossível explorar todos os aspectos de uma ação como a atuação do poder público sobre a cidade. Portanto, destacou-se aqui, os cuidados para com determinados nichos sociais em detrimento do abandono de outros. Ilustrou-se o tratamento dado a uma avenida de uma área nobre e o dado a uma de periferia (no sentido de área pobre) – o tratamento é completamente diferente. Explanou-se também as obras que, obviamente são necessárias, mas são realizadas em áreas nobres e sem o grande fluxo de pessoas e movimentos pendulares.

Portanto, o que é apontando aqui é que as políticas precisam ser públicas e não privadas/particulares, pois embora tais espaços não sejam fechados, o acesso não é fisicamente fechado, mas socialmente, termina por ser, uma vez que quem se beneficia é quem está no entorno do benefício realizado. A quem serve um viaduto construído em frente ao Alphaville? Aos moradores da Avenida dos Africanos (na área pobre) é que não vai servir. Essas são as chaves de análise deste texto – que se olhe para as atitudes dicotômicas do poder público quanto a elaboração do plano diretor, no caso em tela, da Ilha de São Luís do Maranhão.

Abaixo, indica-se algumas leituras que não puderam ser exploradas, mas que são este autor compartilha do pensamento e são importantes para a discussão sobre a cidade. O porquê da indicação é que todas essas leituras vão tratar da cidade moderna e contemporânea, remontando ao passado para explicar o presente, a realidade.

Autores que são imprescindíveis para se compreender o conceito de cidade e sua relação com a modernidade e pós-modernidade pela via da história são, entre outros, Jacques Le Goff (2013), Eric Hobsbawm (1998), Burke (2011; 2021). Obviamente, a produção desses três historiadores é imensa. Dois textos que vale destacar no contexto das análises históricas, são de Oliveira (2011) e Coppes Jr. (2015). No campo da Sociologia: Sell e Martins (2017), Marx (2011; 2014), Weber (2013, 2015), Figueiredo (1986), Souza e Öelze (2014), Simmel (2006), Kalberg (2010), Hall (2006). Espera-se que tais leituras possam abrir horizontes e perspectivar políticas públicas eficazes para o desenvolvimento sustentável das cidades.

## REFERÊNCIAS

ALVES, A. F. S.; ROCHA, R. V. S.; RODRIGUES, I. L. S. “Diz em que cidade que você se encaixa, cidade alta ou cidade baixa?”: gentrificação e a população em situação de rua de Salvador/BA”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 4, n.12, 2020.

ANDRADE, M. S.; OLIVEIRA, L. R. “As avenidas como marcos das transformações urbanas da cidade de Feira de Santana-BA”. **Arquitetura Revista**, vol. 15, n. 2, 2019.



ANJOS, F. S. “A Teoria das Representações Sociais como instrumento de compreensão da realidade: aproximações à luz da experiência concreta”. **Revista Novos Rumos Sociológicos**, vol. 8, n. 13, 2020.

AZEVEDO, F. G. S. “A cidade através do olhar metodológico de Benjamin”. **Revista Direito e Práxis**, vol. 11, n. 3, 2020.

BRASIL. **Mobilidade urbana sustentável: Conceitos, tendências e reflexões**. Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 23/03/2023.

BRUM, C. M. *et al.* “Direito à cidade: Inter-relações dos espaços públicos com a promoção do bem viver das pessoas”. **Pixo**, vol. 6, n. 23, 2022.

BURKE, P. **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da Unesp, 2011.

BURKE, P. **O que é história cultural?** Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2021.

CANCLINI, N. G. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: Editora da USP, 2013.

CARLOS, A. F. A. “Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direito à cidade””. **Revista Direito e Práxis**, vol. 11, n. 1, 2020.

CARVALHO, M. “Cidade global: anotações críticas sobre um conceito”. **São Paulo em Perspectiva**, vol. 14, n. 4, 2000.

COPPES JR., G. R. “Forjando o historiador: periodização e longa Idade Média”. **Faces da História**, vol.2, n. 2, 2015.

COSTA, S. M. F. “Da construção à instalação de uma cidade, no Estado do Pará: a formação da cidade de Afuá”. **Revista História**, vol. 39, 2020.

DURKHEIM, É.; COMTE. A. **Os pensadores**. São Paulo: Editora Abril Cultural, 1973.

FERREIRA, M. V. S.; PINTON, L. G. “Antropogeomorfologia em setor de expansão urbana de cidade de médio porte”. **Revista RA’EGA**, vol. 53, 2022.

FIGUEIREDO, W. M. (org.). **Cidadão, Estado e políticas no Brasil contemporâneo**. Brasília: Editora da UnB, 1986.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora da UNESP, 1991.

GOFFMAN, E. **Manicômios, Prisões e Conventos**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2006.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Editora Loyola, 2014.

HITA, M. G.; COSTA, E. M. “Podemos falar de gentrificação em favelas? estudo de caso acerca da requalificação urbana no bairro da Paz”. **Revista Estudos de Sociologia**, vol. 27, n. 1, 2022.

KALBERG, S. **Max Weber: uma introdução**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2010.



LANCIONE, M.; MCFARLANE, C. **Global Urbanism: Knowledge, Power and the City**. London: Routledge, 2021.

LATOUR, B. **Jamais fomos modernos: Ensaio de antropologia simétrica**. São Paulo: Editora 34, 2019.

LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2013.

LENCIONI, S. “Observações sobre o conceito de cidade e urbano”. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, n. 24, 2008.

MACHADO, G. M. C. “Cidade para quais pessoas? Sobre as contradições da reforma do Vale do Anhangabaú”. **Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, vol. 34, n. 1, 2022.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. “A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana”. **Revista Transportes**, vol. 16, n. 1, 2008.

MAGNIN, C. “Cidadania local e a volatilização do político examinadas através de exemplos de participação em propostas de planejamento urbano”. **Civitas**, vol. 21, n. 1, 2021.

MALINOWSKI, B. “Características essenciais do Kula”. In: MALINOWSKI, B. **Argonautas do Pacífico Ocidental: Um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia**. São Paulo: Editora Abril, 1976.

MARTINS, P. H. “A sociologia de Marcel Mauss: dádiva, simbolismo e associação”. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 73, 2005.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2014.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2011.

MORAES, P. B. “Infraestrutura rodoviária: abordagens projetuais como lições para a concepção da cidade contemporânea”. **ArquiteturaRevista**, vol.18, n. 2, 2022.

MOURA, C. P.; JANUZZI, V. P. “Brasília classificada Novos espaços de classe média na capital federal”. **Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, vol. 31, n. 1, 2019.

NASCIMENTO, E.; MATIAS, L. F. “Expansão urbana e desigualdade socioespacial: uma análise da cidade de Ponta Grossa (PR)”. **Revista RAÍÇA**, vol. 23, 2011.

NASCIMENTO, V. L.; NASCIMENTO, F. L.; PACHECO, A. E. S. D. “Plano urbano da área em expansão da sede de Rorainópolis”. In: SENHORAS, E. M.; NASCIMENTO, F. L. (orgs.). **Rorainópolis: fragmentos geográficos da realidade local**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2020.

OLIVEIRA, A. C. “História: Como percebê-la para compreendermos o outro?”. **Revista de Teoria da História**, vol. 3, n. 6, 2011.

OLIVEIRA, C. M.; LOPES, D.; SOUSA, I. C. N. “Direito à participação nas políticas urbanísticas: avanços após 15 anos de estatuto da cidade”. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, vol. 10, n. 2, 2018.

OLIVEIRA, L. A.; ARANTES, R. A. “Práticas e processos de produção do espaço urbano: descentrando perspectivas”. **Revista Estudos Sociológicos**, vol. 27, n. 1, 2022.



PARK, R. E. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In: VELHO, O. G. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1967.

PEÑUELAS, B. O. P. “Problemática en la delimitación de fragmentación urbana por compartir procesos con otros impactos urbanos”. **Revista Ciudades, Estados y Política**. vol. 8, n. 2, 2021.

SANTOS, B. S. “Para além do pensamento abissal: Das linhas globais a uma ecologia de saberes”. **Novos Estudos**, vol. 79, 2007.

SELL, C. E.; MARTINS, C. B. (orgs.). **Teoria sociológica contemporânea: autores e perspectivas**. São Paulo: Editora Annablume, 2017.

SIMMEL, G. “A metrópole e a vida mental”. In: SIMMEL, G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1973.

SIMMEL, G. **As metrópoles e a vida mental: Fidelidade e gratidão e outros textos**. Rio de Janeiro: Relógio D'Água Editores, 2004.

SIMMEL, G. **Questões fundamentais de sociologia: indivíduo e sociedade**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2006.

SOUZA, J.; ÖELZE, B. **Simmel e a modernidade**. Brasília: Editora da UnB, 2014.

VASCONCELOS, P. A. “As metamorfoses do conceito de cidade”. **Revista Mercator**, vol. 14, n. 4, 2015.

VÉRAS, M. P. B. “A perspectiva histórico-materialista e sua interpretação sobre a cidade”. In: VÉRAS, M. P. B. **Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

VÉRAS, M. P. B. “Um olhar pouco explicativo...”. In: VÉRAS, M. P. B. **Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

WEBER, M. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo: Editora Centauro, 2013.

WEBER, M. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Brasília: Editora da UnB, 2015.

WIRTH, L. “O urbanismo como modo de vida”. In: VELHO, O. G. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1967.

ZAPATA, M. C. *et al.* “Políticas habitacionales de mixtura social en escenarios de renovación urbana. El caso del Plan de Soluciones Habitacionales en la traza de la ex-Autopista 3, Ciudad de Buenos Aires, Argentina”. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía**, vol. 30, n. 1, 2021.



## BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano V | Volume 14 | Nº 40 | Boa Vista | 2023

<http://www.ioles.com.br/boca>

### Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

### Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

### Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávoro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Rozane Pereira Ignácio, Universidade Estadual de Roraima